

(51) Internationale Patentklassifikation 5 : B62D 7/15	A1	(11) Internationale Veröffentlichungsnummer: WO 92/05994 (43) Internationales Veröffentlichungsdatum: 16. April 1992 (16.04.92)
---	----	--

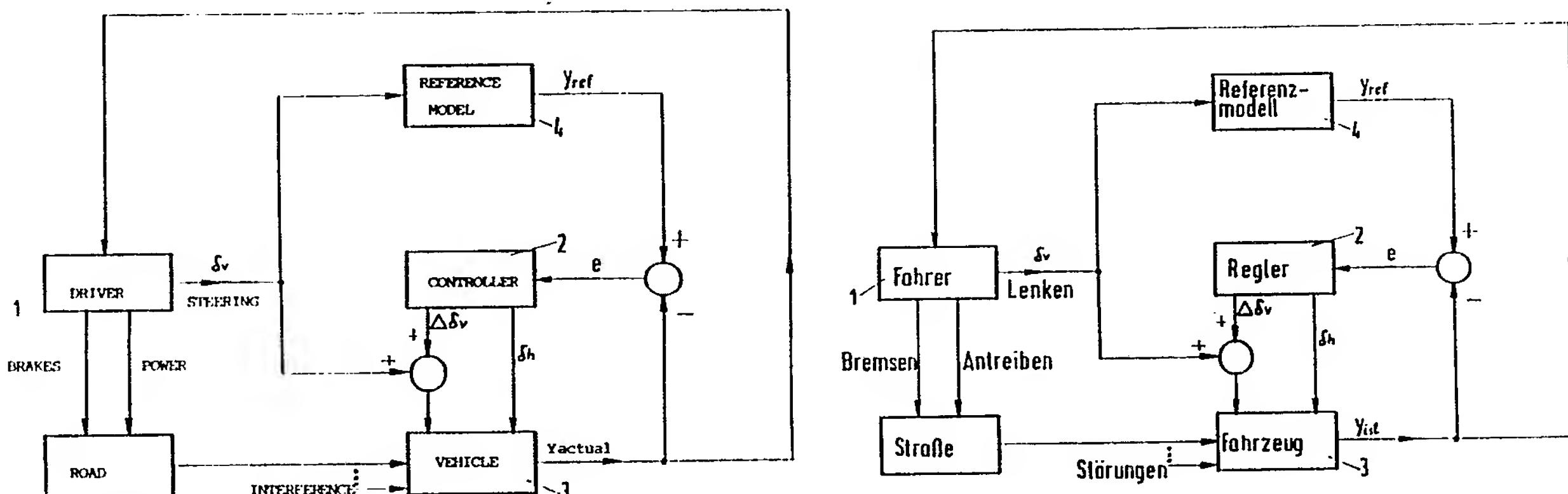
(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP91/01838 (22) Internationales Anmeldedatum: 26. September 1991 (26.09.91) (30) Prioritätsdaten: P 40 30 846.4 29. September 1990 (29.09.90) DE (71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten ausser US): ROBERT BOSCH GMBH [DE/DE]; Postfach 30 02 20, D-7000 Stuttgart 30 (DE). (72) Erfinder; und (75) Erfinder/Anmelder (nur für US) : CAO, Chi-Thuan [DE/DE]; Tubizer Str. 35, D-7015 Korntal-Münchingen 1 (DE). BALLE, Winfried [DE/DE]; Dürmerstr. 60, D-6967 Buchen-Hainstadt (DE). HEESS, Gerhard [DE/DE]; Stuttgarter Str. 90, D-7146 Tamm (DE). ERBAN, Andreas [DE/DE]; Berliner Straße 24, D-7120 Bietigheim (DE). ZIERHUT, Andreas [DE/DE]; Drosselweg 12, D-7104 Obersulm-Sülzbach (DE).	(74) Anwalt: KAMMER, Arno; Robert Bosch GmbH, Zentralabteilung Patente, Postfach 30 02 20, D-7000 Stuttgart 30 (DE). (81) Bestimmungsstaaten: AT (europäisches Patent), BE (europäisches Patent), CH (europäisches Patent), DE (europäisches Patent), DK (europäisches Patent), ES (europäisches Patent), FR (europäisches Patent), GB (europäisches Patent), GR (europäisches Patent), IT (europäisches Patent), JP, LU (europäisches Patent), NL (europäisches Patent), SE (europäisches Patent), US.
--	--

Veröffentlicht

Mit internationalem Recherchenbericht.

(54) Title: METHOD OF CONTROLLING VEHICLE STEERING ANGLE

(54) Bezeichnung: VERFAHREN ZUR STEUERUNG DES LENKWINKELS



(57) Abstract

Described is a method of controlling the steering angle δ of one or more wheels of a vehicle in order to improve vehicle dynamic behaviour. The steering angle δ and a parameter characteristic of vehicle dynamic behaviour (e.g. yaw rate ω) are measured, this parameter being combined with the steering angle to give a calculated parameter. Using a reference model, a reference parameter is generated. Making use of the steering angle and the difference between these two parameters, one or more reference steering angle(s) are determined in accordance with a given control law.

(57) Zusammenfassung

Es wird ein Verfahren zur Steuerung des Lenkwinkels δ eines oder mehrerer Räder eines Fahrzeugs zwecks Verbesserung der Fahrzeugdynamik beschrieben. Es werden der Lenkwinkel δ und eine die Dynamik des Fahrzeugs kennzeichnende Fahrzeuggvariable (z.B. Giergeschwindigkeit ω) gemessen, aus der unter Einbeziehung des Lenkwinkels eine Rechenvariante gewonnen wird. Mit Hilfe eines Referenzmodells wird eine Referenzvariable erzeugt. Unter Nutzung der Differenz der beiden Variablen und der Lenkwinkel wird entsprechend einem bestimmten Reglergesetz der oder die Solllenkwinkel ermittelt.

LEDIGLICH ZUR INFORMATION

Code, die zur Identifizierung von PCT-Vertragsstaaten auf den Kopfbögen der Schriften, die internationale Anmeldungen gemäss dem PCT veröffentlichen.

AT	Österreich	ES	Spanien	ML	Mali
AU	Australien	FI	Finnland	MN	Mongolei
BB	Barbados	FR	Frankreich	MR	Mauritanien
BE	Belgien	GA	Gabon	MW	Malawi
BF	Burkina Faso	GB	Vereinigtes Königreich	NL	Niederlande
BG	Bulgarien	GN	Guinea	NO	Norwegen
BJ	Benin	GR	Griechenland	PL	Polen
BR	Brasilien	HU	Ungarn	RO	Rumänien
CA	Kanada	IT	Italien	SD	Sudan
CF	Zentrale Afrikanische Republik	JP	Japan	SE	Schweden
CG	Kongo	KP	Demokratische Volksrepublik Korea	SN	Senegal
CH	Schweiz	KR	Republik Korea	SU+	Soviet Union
CI	Côte d'Ivoire	LI	Liechtenstein	TD	Tschad
CM	Kamerun	LK	Sri Lanka	TG	Togo
CS	Tschechoslowakei	LU	Luxemburg	US	Vereinigte Staaten von Amerika
DE	Deutschland	MC	Monaco		
DK	Dänemark	MG	Madagaskar		

+ Die Bestimmung der "SU" hat Wirkung in der Russischen Föderation. Es ist noch nicht bekannt, ob solche Bestimmungen in anderen Staaten der ehemaligen Sowjetunion Wirkung haben.

1

Verfahren zur Steuerung des Lenkwinkels

Stand der Technik

Ein Verfahren mit den Merkmalen des Oberbegriffs des Anspruchs 1 ist aus der DE-A1 37 34 477 bekannt.

Dort werden neben dem Lenkwinkel die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Giergeschwindigkeit und die Quergeschwindigkeit bestimmt und aus den beiden letzten Größen wird eine Linearkombination als Regelgröße gebildet, die die Fahrzeugbewegung kennzeichnet. Mit Hilfe eines Modells, das die Fahrzeuggeschwindigkeit und den Lenkradwinkel verarbeitet, wird eine Referenzgröße erzeugt und aus beiden Größen wird dann die Differenz gebildet, die für die Lenkwinkeleinstellung benutzt wird.

Vorteile der Erfindung

Die erfindungsgemäße Lösung hat die Vorteile, daß der Reglerentwurf einfach ist, daß der Regler im on-line-Betrieb betrieben werden kann, daß er robust gegenüber Parameteränderungen bzw. nichtmodellierter Fahrzeugdynamikanteile ist, daß er flexibel bezgl. der Eingriffsmöglichkeiten und bezgl. der Struktur der Regelstrecke ist, und daß er schnell reagiert und Störungen schnell ausregelt. Außerdem wird neben dem Lenkwinkel nur eine die Dynamik des Fahrzeugs kennzeichnende Größe (z.B. Giergeschwindigkeit um die Hochachse, oder Quergeschwindigkeit) benötigt.

Es ergeben sich prinzipiell drei Möglichkeiten des Lenkeingriffs:

- Reine Hinterachslenkung
- Reine Vorderachslenkung
- Kombination von Vorder- und Hinterachslenkung,

wobei der Eingriff aufgrund gemessener oder geschätzter Fahrzeug-Zustandsgrößen erfolgt. Das Ziel des Eingriffs besteht grundsätzlich darin, dem Fahrzeug ein gewünschtes Fahrverhalten aufzuprägen und somit die dynamischen Eigenschaften zu verbessern. Ein Referenzmodell dient dazu, das gewünschte Fahrverhalten vorzugeben.

Fig. 1 veranschaulicht den prinzipiellen Aufbau eines geregelten Systems einer aktiven Lenkung.

Der Fahrer 1 gibt den Lenkwinkel δ_V vor. Dieser wirkt gegebenenfalls von einem Regler 2 geändert ($\Delta\delta_V$) auf das Fahrzeug 3. Es kann auch der Hinterachslenkwinkel δ_H oder es können beide Lenkwinkel δ_V und δ_H geändert werden. Der Fahrzeugblock 3 beinhaltet ein Fahrzeug der beschriebenen Art, das unter Zuhilfenahme der Meßgrößen ein Ausgangssignal Y erzeugt. Es gibt noch ein Referenzmodell 4, dem ebenfalls der Lenkwinkel δ_V zugeführt wird und das nach einer vorgegebenen Modellbeziehung ein Referenzsignal Y_{ref} erzeugt. Die Differenz der beiden Signale ($Y_{ref} - Y_{ist}$) bewirkt über den Regler 2 die Änderung des bzw. der Lenkwinkel.

Die folgende Ableitung geht davon aus, daß der Hinterachslenkwinkel variiert wird.

Als Basis für den Reglerentwurf, auf dem die Erfindung basiert, dient das übliche Einspurmodell als Fahrzeugmodell mit den Zustandgrößen Quergeschwindigkeit V_y und Giergeschwindigkeit ω (Nomenklatur siehe Anhang). Dieses Modell zeigt Fig. 2. Es gilt

$\underline{x} = \underline{A} \underline{x} + \underline{B} \underline{u}$, wobei gilt:

$$\underline{x} = \begin{bmatrix} v_y \\ \omega \end{bmatrix} \quad \underline{u} = \begin{bmatrix} \delta_v \\ \delta_h \end{bmatrix} \quad \text{und}$$

$$\underline{A} = \begin{bmatrix} \frac{-2K_v - 2K_h}{m v_x} & \frac{-2K_v a + 2K_h b - m v_x^2}{m v_x} \\ \frac{-2K_v a + 2K_h b}{\theta v_x} & \frac{-2K_v a^2 - 2K_h b^2}{\theta v_x} \end{bmatrix}$$

$$\underline{B} = \begin{bmatrix} \frac{2K_v}{m} & \frac{2K_h}{m} \\ \frac{2K_v a}{\theta} & \frac{-2K_h b}{\theta} \end{bmatrix}$$

Dem Fahrzeugmodell liegen folgende Vereinfachungen zugrunde:

1. Der Schräglauwinkel wird als klein angenommen, weshalb gilt:

$$\alpha_v = \delta_v - \frac{v_y + a\omega}{v_x}, \quad \alpha_h = \delta_h - \frac{v_y - b\omega}{v_x}$$

2. Der Zusammenhang zwischen Reifenquerkraft und Schräglauwinkel wird als linear unterstellt.

$$F_{y,VA} = 2K_v \alpha_v \quad (\text{Vorderachse})$$

$$F_{y,HA} = 2K_h \alpha_h \quad (\text{Hinterachse})$$

3. Fahrzeuggeschwindigkeit v_x sei stückweise konstant.

Man beachte die Geschwindigkeitsabhängigkeit der Elemente der Systemmatrix \underline{A} . Die Steifigkeiten K_v, K_h können in der Regel nur im stabilen bzw. linearen Bereich näherungsweise angegeben werden (Fig. 3).

Infolge der Geschwindigkeitsabhängigkeit der Matrix \underline{A} muß beim Stand der Technik der Reglerentwurf für unterschiedliche Geschwindigkeiten - z.B. in einem Raster von 5 km/h - durchgeführt werden. Abgesehen von dem entstehenden Entwurfsaufwand ist die Umschaltung der Regler (vom Bereich zum Bereich der Geschwindigkeit) bisweilen sehr abrupt. Außerdem ist die Robustheit des Reglers gegenüber unbekannten Parametern (wie nichtlineare Reifenkennlinien) nicht gewährleistet.

Fig. 4 gibt das prinzipielle Blockschaltbild der erfindungsgemäßen Modellfolgeregelung für die Hinterachslenkung wieder.

Das Prinzip der Modellfolgeregelung ist folgendes: ein gewünschtes Fahrzeugverhalten, das durch ein Referenzmodell beschrieben wird, wird mit dem tatsächlichen Fahrzeugverhalten verglichen. Das resultierende Fehlersignal e dient dazu, einen Sollwert $\delta_{H,soll}$ für die Hinterachslenkung abzuleiten. Über ein hydraulisches Stellglied wird dann der notwendige Lenkwinkel δ_H erzeugt, der das Fehlersignal e möglichst klein hält.

Die Ableitung des Regelgesetzes zur Erzeugung des Sollwertes $\delta_{H,soll}$ für eine Hinterachslenkung oder $\delta_{V,soll}$ für eine Vorderachslenkung oder $\{\delta_{h,soll}, \delta_{v,soll}\}$ für eine kombinierte Hinter-/Vorderachslenkung wird ganz allgemein wie folgt durchgeführt:

- 1) Die Systemdynamik $\underline{A} \underline{X}$ wird in zwei Anteile $\underline{F}(\underline{X}, t)$ (bekannt), $\underline{H}(\underline{X}, t)$ (unbekannt bzw. veränderlich) zerlegt und durch eine unbekannte Störung $\underline{D}(t)$ (z.B. Windstörung) für das Fahrzeugmodell ergänzt:

$$\dot{\underline{X}} = \underline{A} \underline{X} + \underline{B} \underline{U} = \underline{F}(\underline{X}, t) + \underline{H}(\underline{X}, t) + \underline{B} \underline{U} + \underline{D}(t)$$

Hierin sind \underline{U} = Stellgröße = Sollwert für die aktive Lenkung
 \underline{X} = Zustandsgröße = Regelgröße für die aktive Lenkung

- 2) Für das Referenzmodell wird folgendes angesetzt:

$$\dot{\underline{X}}_m = \underline{A}_m \underline{X}_m + \underline{B}_m \underline{U}_m$$

- 3) Als Fehlersignal erhält man

$$\underline{e} = \underline{X}_m - \underline{X}$$

S

4) Für die Modellfolgeregelung gilt: Gesucht wird \underline{U} , so daß

$$\underline{e} = \underline{X}_m - \underline{X} = \underline{A}_e \underline{e}$$

sich konvergiert.

5) Es ergibt sich als Lösung:

$$\underline{U} = (\underline{B}^T \underline{B})^{-1} \underline{B}^T \{ -\underline{F}(X, t) - \underline{H}(X, t) - \underline{D}(t) + \underline{A}_m \underline{X} + \underline{B}_m \underline{U}_m - \underline{K} \underline{e} \},$$

wobei \underline{K} so gewählt wird, daß

$$\underline{A}_E = \underline{A}_m + \underline{K}$$

nur Eigenwerte mit negativen Realanteilen besitzt.

6) Die Realisierung erfolgt durch folgenden Trick: Da $\underline{H}(X, t) + \underline{D}(t)$ nicht bekannt sind, werden sie aus bekannten Signalen approximiert:

$\underline{H}(X, t) + \underline{D}(t) \approx \underline{X}(t-L) - \underline{F}(X, t-L) - \underline{B}(t-L) \cdot \underline{U}(t-L)$, wobei der Zeitpunkt $(t-L)$ gegenüber dem Zeitpunkt t um L verschoben ist. Man erhält somit:

$$\underline{U}(t) = (\underline{B}^T \underline{B})^{-1} \underline{B}^T \cdot \{ -\underline{F}(t) - \underline{X}(t-L) + \underline{F}(t-L) + \underline{B}(t-L) \underline{U}(t-L) + \underline{A}_m \underline{X} + \underline{B}_m \underline{U}_m - \underline{K} \underline{e} \}$$

Daraus kann man erkennen, daß

- die unbekannte Dynamik (wie Änderungen der Reifensteifigkeiten) und die nicht erfaßbaren Störungen (wie z.B. Seitenwind) im Reglerentwurf durch meßbare Größen berücksichtigt werden, was die Robustheit erhöht,
- das Regelgesetz einfach zu realisieren ist,

6

- die Reglerstruktur bezüglich der Eingriffsmöglichkeiten (Vorderachs-, Hinterachs- oder kombinierte Vorder- und Hinterachslenkung) sehr flexibel ist.
- Realisierung für eine Hinterachslenkung

Für eine reine Hinterachslenkung kann das Regelgesetz wie in Fig. 5 mit Hilfe eines Mikrorechners realisiert werden. Z^{-1} bedeutet eine Verschiebung eines Signals um einen Rechenschritt:

$$Z^{-1} \cdot y_{ist}(K) = y_{ist}(K-1)$$

$$Z^{-1} \cdot \delta_{H,soll}(K) = \delta_{H,soll}(K-1)$$

Je nach Wahl der Regelgröße y_{ist} (ω , V_y oder andere Größe) können die Reglerparameter $\{K_E, K_{Y1}, K_{Y0}, K_I, K_{\delta1}, K_{\delta0}\}$ der Tabelle der Fig. 6 entnommen werden.

Wird die ω -Regelung und Hinterachslenkwinkeländerung gewählt, so gilt für den Block 11:

$(x = y_{ist} = \omega_{ist} = \omega; x_m = y_{ref} = \omega_{ref}; u = \delta_H)$ und für das

Fahrzeugmodell

$$(\omega(t) = a_{22}' \omega(t) + b_{21}' \delta_V(t) + b_{22}' \delta_H(t) + z(t)).$$

$z(t)$ ist eine zufällige Störung wie z.B. Seitenwind.

Das zugehörige äquivalente zeitdiskrete Fahrzeugmodell lautet:

$$\underline{\omega(K+1) = a_{22}' \omega(K) + b_{21}' \delta_V(K) + b_{22}' \delta_H(K) + z_{\omega}(K)}$$

wobei $a_{22}' = \exp(a_{22} \cdot T_A)$ T_A : Abtastzeit (Rechenzyklus)

$$b_{21}' = \int_0^{T_A} \exp(a_{22} \cdot t) dt \cdot b_{21} = \frac{b_{21}}{a_{22}} \cdot [\exp(a_{22} \cdot T_A) - 1]$$

7

$b'_{22} = \frac{b_{22}}{a_{22}} \cdot [\exp(a_{22}T_A) - 1]$ ist. $\omega_{(K)}$ und δ_V und δ_H werden

gemessen, wobei $\omega_{(K)}$ auch geschätzt werden kann.

Das Referenzmodell (Block 12) in diskreter Form lautet:

$$\underline{\omega_{ref}(K+1) = a'_{22ref} \cdot \omega_{ref}(K) + b'_{21ref} \cdot \delta_V(K)}$$

wobei $a'_{22ref} = \exp(a_{22ref} \cdot T_A)$ und

$$b'_{21ref} = \frac{b_{21ref}}{a_{22ref}} (a_{22ref} - 1) \text{ ist}$$

Für das Regelgesetz des Blocks 10 gilt:

$$\delta_{H_{soll}}(K) = \frac{1}{b'_{22}} \{ -[a'_{22}\omega(K) + b'_{21}\delta_V(K)] - \omega(K)$$

$$+ [a'_{22}\omega(K-1) + b'_{21}\delta_V(K-1)] + b'_{22}\delta_{H_{soll}}(K-1)$$

$$+ [a'_{22ref}\omega_{ref}(K) + b'_{21ref}\delta_V(K)] - K_{E,\omega} \cdot e(K) \}$$

oder umgeformt

$$\delta_{H_{soll}}(K) = \underbrace{\frac{1}{b'_{22}}}_{K_I} \{ \underbrace{(a'_{22ref} - a'_{22} - 1) \cdot \omega(K)}_{K_{\omega 0}} + \underbrace{a'_{22} \omega(K-1)}_{K_{\omega 1}}$$

$$+ \underbrace{(b'_{21ref} - b'_{21})}_{K_{\delta 0}} \delta_V(K)$$

$$+ \underbrace{b'_{21}}_{K_{\delta 1}} \cdot \delta_V(K-1) - \underbrace{K_{ew}}_{K_E} \cdot e(K) \} + \delta_{H_{soll}}(K-1)$$

Im Block 10 der Fig. 5 ist eine Verschaltung entsprechend dieser Beziehung vorgenommen, wobei die Schaltung aus Addierern 10a, Multiplikatoren 10b und Speichern 10c für eine Taktzeit T_A besteht. Über einen Block 13 wird dann der Lenkwinkel eingestellt.

Im Falle einer v_y -Regelung lauten die Modellgleichungen:

$$\text{Fahrzeugmodell: } v_y(K+1) = a'_{11} v_y(K) + b'_{11} \delta_v(K) \\ + b'_{12} \delta_H(K) + z_{v_y}(K)$$

$$\text{Referenzmodell: } v_{y, \text{ref}}(K+1) = a_{11\text{ref}} \cdot v_{y, \text{ref}}(K) \\ + b_{11\text{ref}}' \delta_v(K)$$

Die Werte für die einzelnen Größen sind der Tabelle der Fig. 6 entnehmbar. Im Falle einer a_y -Regelung gilt die Ableitung in analoger Weise.

Das Regelgesetz ist für on-line Betrieb bei der Geschwindigkeitsabhängigkeit der Systemmatrix A besonders geeignet, weil diese Abhängigkeit explizit in $F(X, t)$ auftaucht und deshalb immer im Regelgesetz mitberücksichtigt wird.

Der mit dem Regelgesetz gewonnene Sollwert $\delta_{H, \text{soll}}$ ist mit Hilfe einer hydraulischen Lageregelung (Block 13 der Fig. 5) möglichst genau einzuhalten. Da bekanntlich viele Nichtlinearitäten bzw. veränderliche Parameter bei dem hydraulischen Steller vorhanden sind, sind in Fig. 7 Verbesserungen vorgenommen. Darin sind zwei Anteile zu erwähnen:

Der dynamische Anteil des Sollssignals $\delta_{H, \text{soll}}$ wird mit einem nach dem Modellfolgeprinzip konstruierten Kompensator verbessert. Dieser umfaßt ein Referenzmodell (Block 20) und einen Kompensator 21. Ähnlich wie bei dem erfindungsgemäßen Entwurf kann durch den Kompensator ein Korrektursignal erzeugt werden, das die Abweichung zwischen $\delta_{H, \text{soll}}$ und δ_H minimiert.

Für den stationären Anteil ist ein langsamer Integrator 22 vorgesehen, der den stationären Fehler ausregelt.

Gemäß einer Weiterbildung der Erfindung werden parallel zwei Fahrzeugvariable, z.B. Giergeschwindigkeit ω und die Querbeschleunigung a_y und daraus zwei Sollgrößen für den Lenkwinkel δ_{H1} und δ_{H2} bestimmt. Unter Nutzung der Beziehung

$$\delta_H = F \cdot \delta_{H1} + (1 - F) \cdot \delta_{H2} \text{ werden die beiden Sollwerte miteinander verknüpft.}$$

Mittels einer Fuzzy-Logik wird dann in Abhängigkeit von der Fahrzeuggeschwindigkeit v_x und der Ableitung des Lenkwinkels δ_v die Größe F variiert.

Das Konzept ist in Fig. 8 dargestellt.

Am Fahrzeug 30 stehen folgende Signale zur Verfügung:

ω : Giergeschwindigkeit

a_y : Querbeschleunigung im Schwerpunkt des Fahrzeugs

v_x : Längsgeschwindigkeit

δ_v : Lenkwinkel

ω und a_y dienen dazu, um eine ω -Regelung und eine a_y -Regelung in Form einer Modellfolgeregelung für die Hinterachslenkung durchzuführen (Block 31). Die entsprechenden Regler 32 und 33 sind wie oben beschrieben ausgebildet, wobei die Sollwerte ω_{soll} und a_{ysoll} mit dem Referenzmodell I (Block 34) und dem Referenzmodell II (Block 35) erzeugt werden. Die gewonnenen Stellgrößen $\delta_{H,1}$ und $\delta_{H,2}$ werden im Block 36 mit den Faktoren F_1 und $(1-F_1)$ gewichtet, so daß eine resultierende Stellgröße δ_H für die Hinterachslenkung geliefert wird:

$$\delta_H = F_1 \cdot \delta_{H,\omega} + (1-F_1) \cdot \delta_{H,a_y} \quad \text{Gl. (1)}$$

Der Gewichtungsfaktor F wird erfindungsgemäß mit Hilfe einer "Fuzzy-Logik" bestimmt, wobei

v_x und δ_v ($\delta_v = \frac{d\delta_v}{dt}$) als Variable verwendet werden.

10

Zur Bestimmung von F_1 mit Hilfe einer "Fuzzy-Logik" sind grundsätzlich drei Schritte durchzuführen:

- Definition von Zugehörigkeitsfunktionen für die Eingabegrößen (v_x, δ_y) und Ausgangsgrößen (F_1),
- Erstellung von Fuzzy-Regeln,
- Anwendung von Fuzzy-Reasoning-Methoden.

Beispielhaft sind diese Zugehörigkeitsfunktionen in Fig. 9 wiedergegeben. Hier wird die Anzahl der Fuzzy-Variablen (BIG = B, SMALL = S, HIGH = H, LOW = L, MEDIUM = M) einfachhalber auf das Minimum reduziert. Die Fuzzy-Regeln sind in Fig. 10 zusammengestellt. Die physikalische Größe von F_1 erzielt man dann durch Anwendung von z.B. "Compositional rules of inference", die z.B. im Aufsatz Zadeh, L.: "Outline of a New Approach to the Analysis of Complex Systems and Decision Processes" in IEEE vol. SMC-3, no. 1, 1973, Pendelpalak. 28-44 veröffentlicht sind.

Die Ermittlung eines Verlaufs von F kann der Fig. 11 entnommen werden. Der Verlauf selbst ist in Fig. 10f dargestellt.

- Realisierung für eine Vorderachslenkung oder eine kombinierte Vorder- und Hinterachslenkung

für den Fall einer Vorderachslenkung oder einer kombinierten Vorder- und Hinterachslenkung müssen die entsprechenden Matrizen $\{B, A_m, B_m, E, X, U, U_m, E, K\}$ eingesetzt werden. Ansonsten bleibt die Struktur des Regelgesetzes erhalten!

In Fig. 11 wird für den Betriebspunkt $\{v_{x0}, \theta_{s,0}\}$ die Gewichtung $f_{1,0}$ gesucht.

An

Nomenklatur

a Abstand vom Schwerpunkt zur Vorderachse
b Abstand vom Schwerpunkt zur Hinterachse
e a + b

F_{YV} Seitenkraft vorn (pro Rad)
 F_{YH} Seitenkraft hinten (pro Rad)
 F_{YVA} Seitenkraft Vorderachse
 F_{YHA} Seitenkraft Hinterachse
 K_V Reifensteifigkeit vorn (pro Rad)
 K_H Reifensteifigkeit hinten (pro Rad)

m Fahrzeugmasse

v_X Längsgeschwindigkeit
 v_Y Quergeschwindigkeit
 ω Giergeschwindigkeit

α_V Schräglaufwinkel vorn
 α_H Schräglaufwinkel hinten
 β Schwimmwinkel
 δ_V vorderer Lenkwinkel
 δ_H hinterer Lenkwinkel
 θ Trägheitsmoment um die Hochachse

\underline{B}^T Transponierte von \underline{B}
 \underline{B}^{-1} Inverse von \underline{B}

Ansprüche

1 Verfahren zur Steuerung des Hinterachslenkwinkels δ_H eines oder mehrerer Räder eines Fahrzeugs zwecks Verbesserung der Querdynamik, bei dem der Lenkwinkel δ_V des Fahrzeugs und eine das Fahrzeugverhalten kennzeichnende Fahrzeugvariable gemessen werden und mittels eines Referenzmodells unter Einbeziehung des Lenkwinkels eine Referenzvariable ermittelt wird, bei dem die Differenz $e(K)$ der Referenzvariablen und einer die Fahrzeugvariable beinhaltenden Rechenvariablen gebildet wird und bei der diese Differenz $e(K)$ zur Bildung der Regelgröße $\delta_{H\text{soll}}$ verwendet wird, dadurch gekennzeichnet, daß nur eine Fahrzeugvariable Y gemessen wird, daß mittels eines Fahrzeugmodells

$$Y_{(K+1)} = a_F Y_{(K)} + b_V \delta_V(K) + b_H \delta_H(K) + Z_Y(K)$$

die Variable $Y_{(K+1)}$ beschrieben wird, daß mittels des Referenzmodells

$$Y_{\text{ref}}(K+1) = a_{F\text{ref}} \cdot Y_{\text{ref}}(K) + b_{V\text{ref}} \delta_V(K)$$

die Referenzvariable $Y_{\text{ref}}(K+1)$ ermittelt wird und daß unter Anwendung des folgenden Regelgesetzes

$$\begin{aligned} \delta_{H\text{soll}}(K) = & K_I \cdot [K_{Y0} Y(K) + K_{Y1} Y(K-1) \\ & + K_{\delta0} \delta_V(K) + K_{\delta1} \cdot \delta_V(K-1) - K_E \cdot e(K)] + \delta_{H\text{soll}}(K-1) \end{aligned}$$

die Stellgröße $\delta_{H\text{soll}}(K)$ ermittelt wird, wobei gilt:

$$K_I = \frac{1}{b_H}$$

$$K_{Y0} = (a_{F\text{ref}} - a_F - 1)$$

$$K_{Y1} = a_F$$

$$K_{\delta0} = (b_{V\text{ref}} - b_V)$$

13

$$K_{\delta 1} = b_V$$

K_E : frei wählbar

a_F, b_V, b_H sind Fahrzeugparameter

a_{Fref}, b_{Vref} sind frei wählbare Parameter des Referenzmodells.

2 Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Fahrzeugvariable die Giergeschwindigkeit w ist.

3 Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Fahrzeugvariable die Quergeschwindigkeit V_y ist.

4 Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Fahrzeugvariable die Querbeschleunigung a_y ist.

5 Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß unter Nutzung zweier unterschiedlicher gemessener Fahrzeugvariablen zwei Stellgrößen δ_{H1soll} und δ_{H2soll} bestimmt werden, daß diese nach der Beziehung $\delta_{Hsoll} = F\delta_{H1soll} + (1-F)\delta_{H2soll}$ miteinander verknüpft werden und daß mit Hilfe einer Fuzzy-Logik die Funktion F in Abhängigkeit von der Fahrzeuggeschwindigkeit V_X und der Ableitung des Lenkwinkels $\dot{\delta}_V$ geändert wird.

14

6. Verfahren zur Steuerung des Hinterachslenkwinkels δ_H eines oder mehrerer Räder eines Fahrzeugs zwecks Verbesserung der Querdynamik, bei dem der Vorderachslenkwinkel δ_V des Fahrzeugs und zwei das Fahrzeugverhalten kennzeichnende Fahrzeugvariable verwendet werden, dadurch gekennzeichnet, daß unter Nutzung der beiden unterschiedlichen, gemessenen Fahrzeugvariablen zwei Stellgrößen δ_{H1soll} und δ_{H2soll} bestimmt werden, daß diese nach der Beziehung $\delta_{Hsoll} = F\delta_{H1soll} + (1-F)\delta_{H2soll}$ miteinander verknüpft werden und daß mit Hilfe eines Fuzzy-Logik die Funktion F in Abhängigkeit von der Fahrzeuggeschwindigkeit v_x und der Ableitung des Lenkwinkels δ_V geändert wird.

1/10

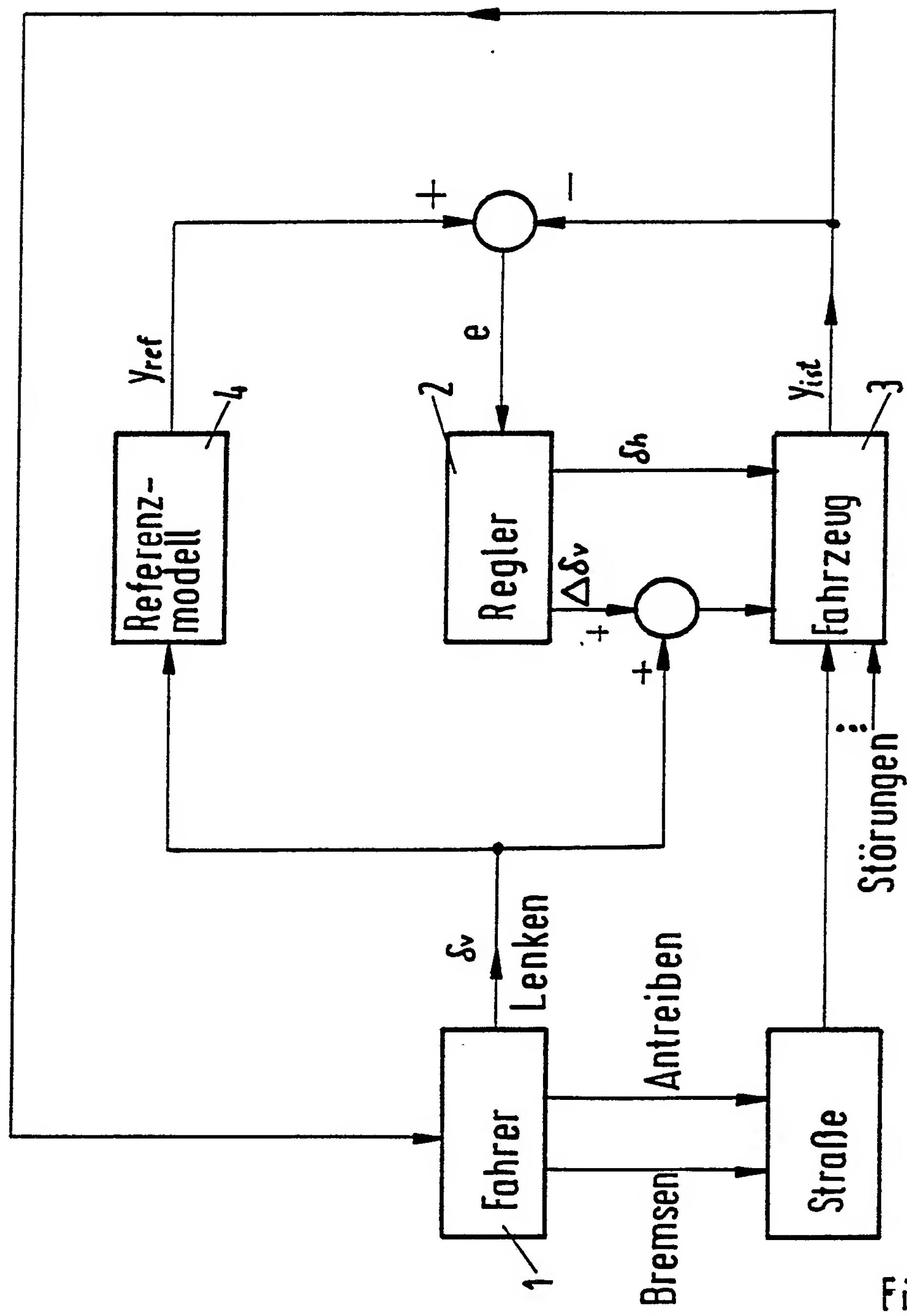


Fig.1

2/10

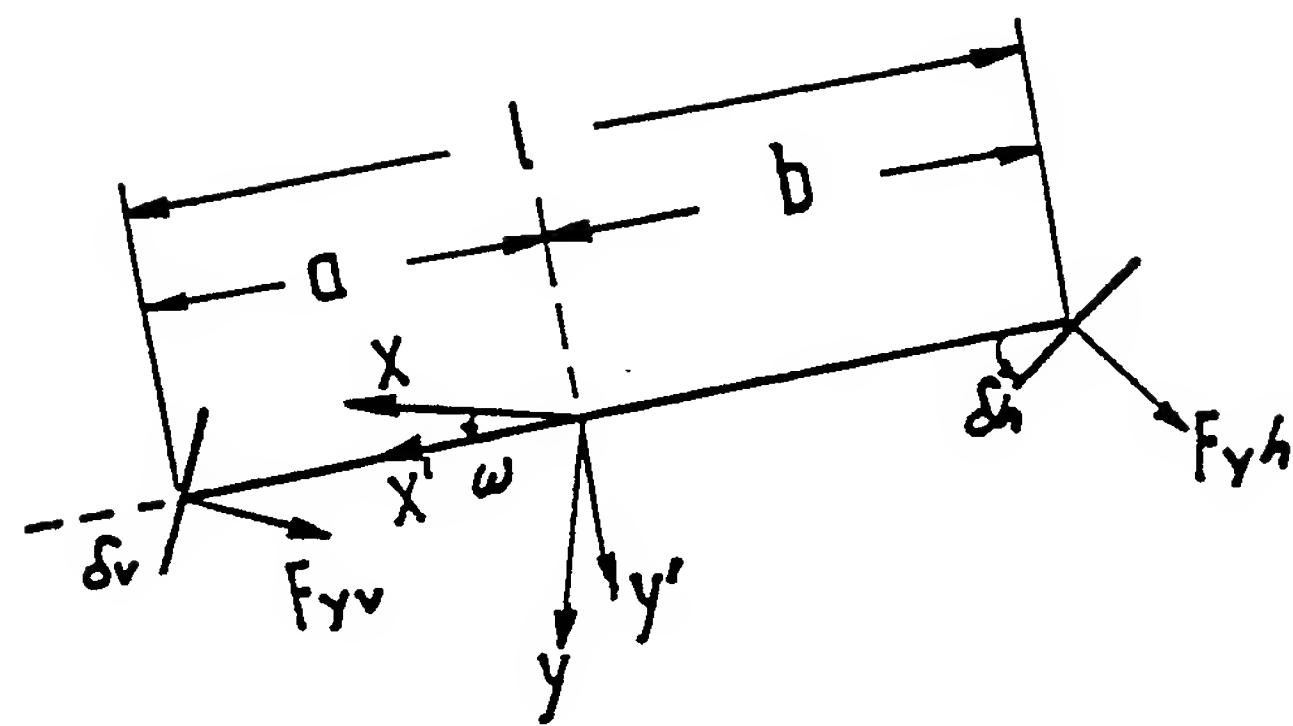


Fig. 2

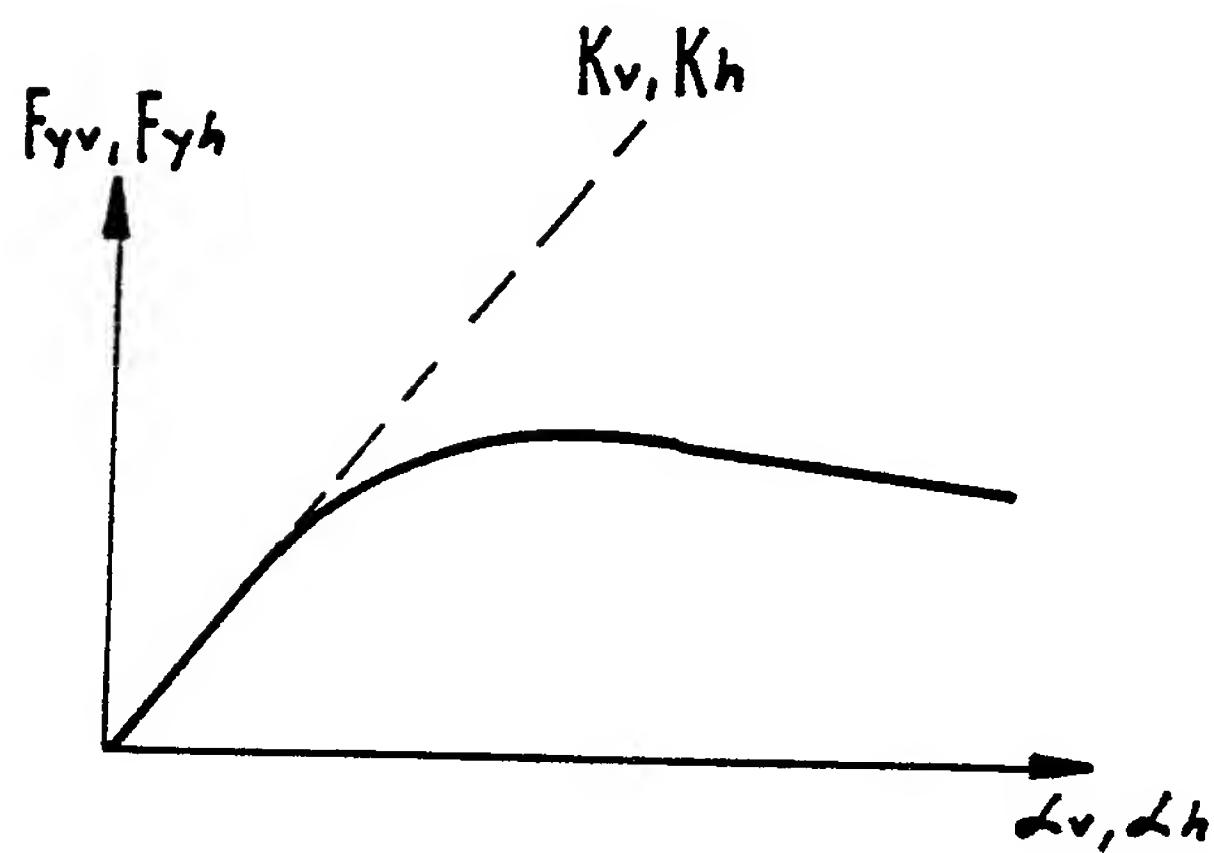


Fig. 3

3/10

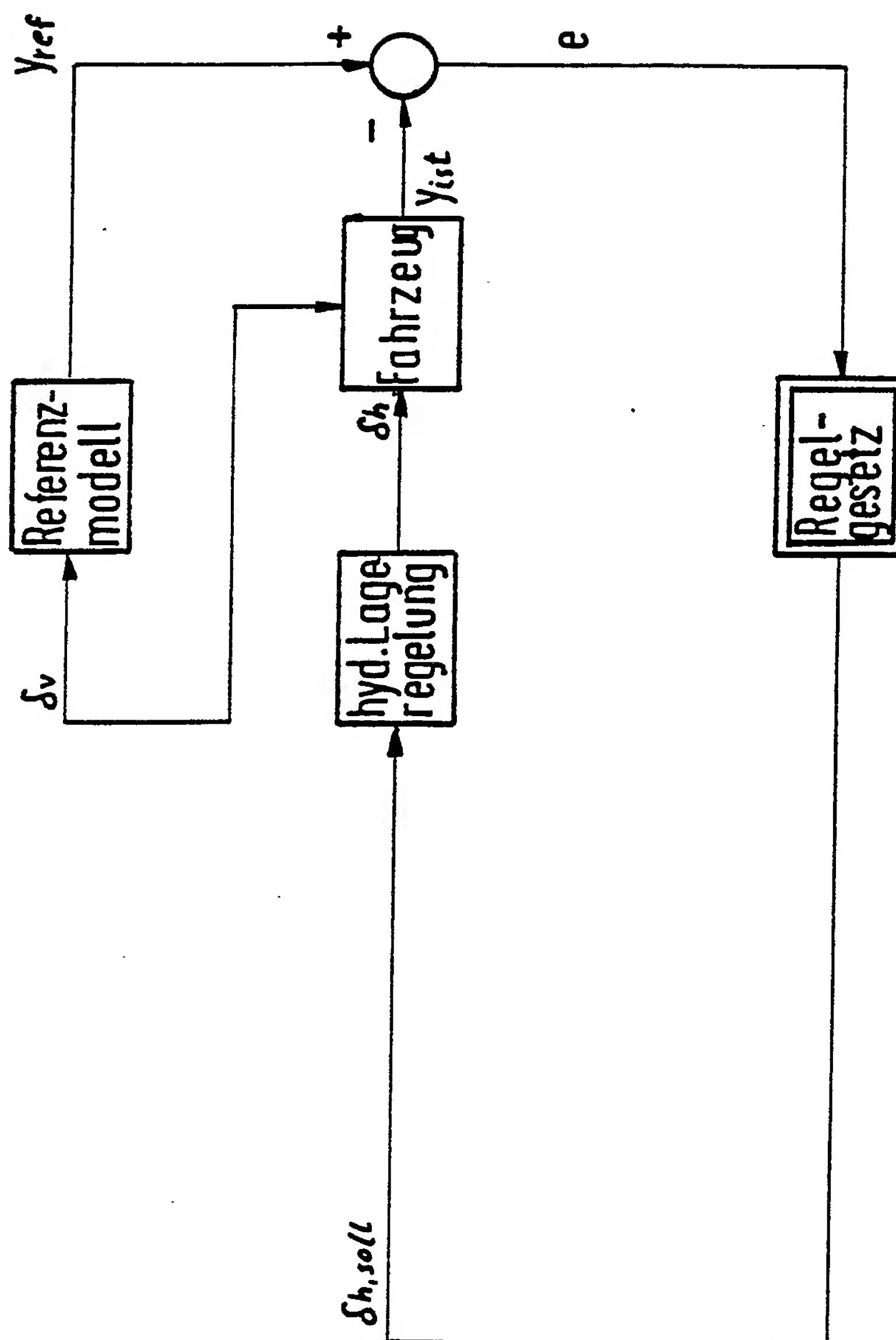


Fig.4

4/10

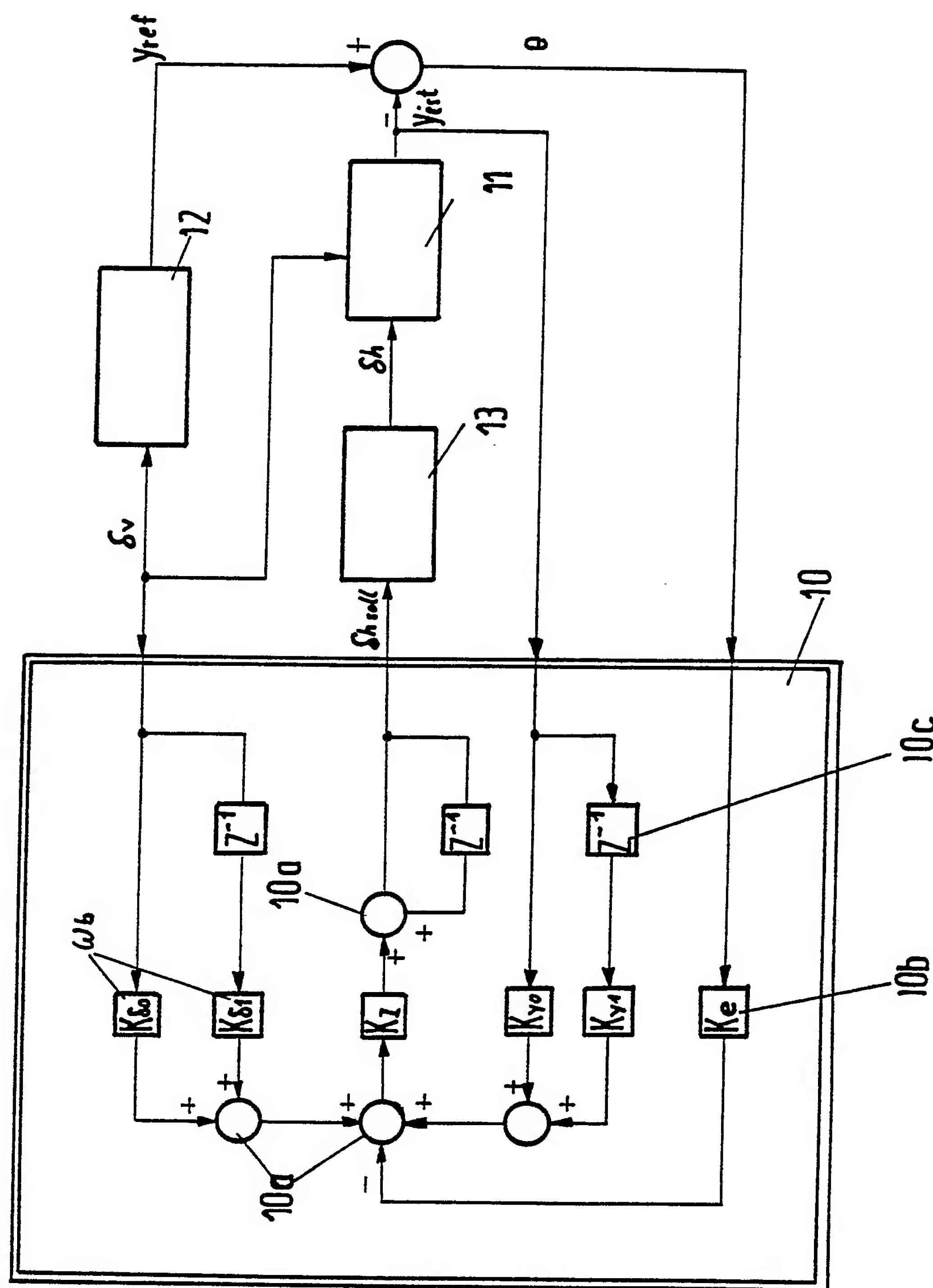


Fig.5

S/10

Tabelle 1

y_{ist}	w_{ist}	$v_{y,ist}$	...	...
y_{ref}	w_{ref}	$v_{y,ref}$	...	...
e	$w_{ref} - w_{ist}$	$v_{y,ref} - v_{y,ist}$	...	...
K_e	K	$K_{e,vy}$	...	...
K_{y_0}	$a'_{22ref} - a'_{22} - 1$	$a'_{11ref} - a'_{11} - 1$	...	...
K_{y_1}	a'_{22}	a'_{11}	...	...
K_{δ_0}	$b'_{21ref} - b'_{21}$	$b'_{11ref} - b'_{11}$	...	...
K_{δ_1}	b'_{21}	b'_{11}	...	...
K_I	$\frac{1}{b'_{22}}$	$\frac{1}{b'_{12}}$	...	...

Fig.6

6/10

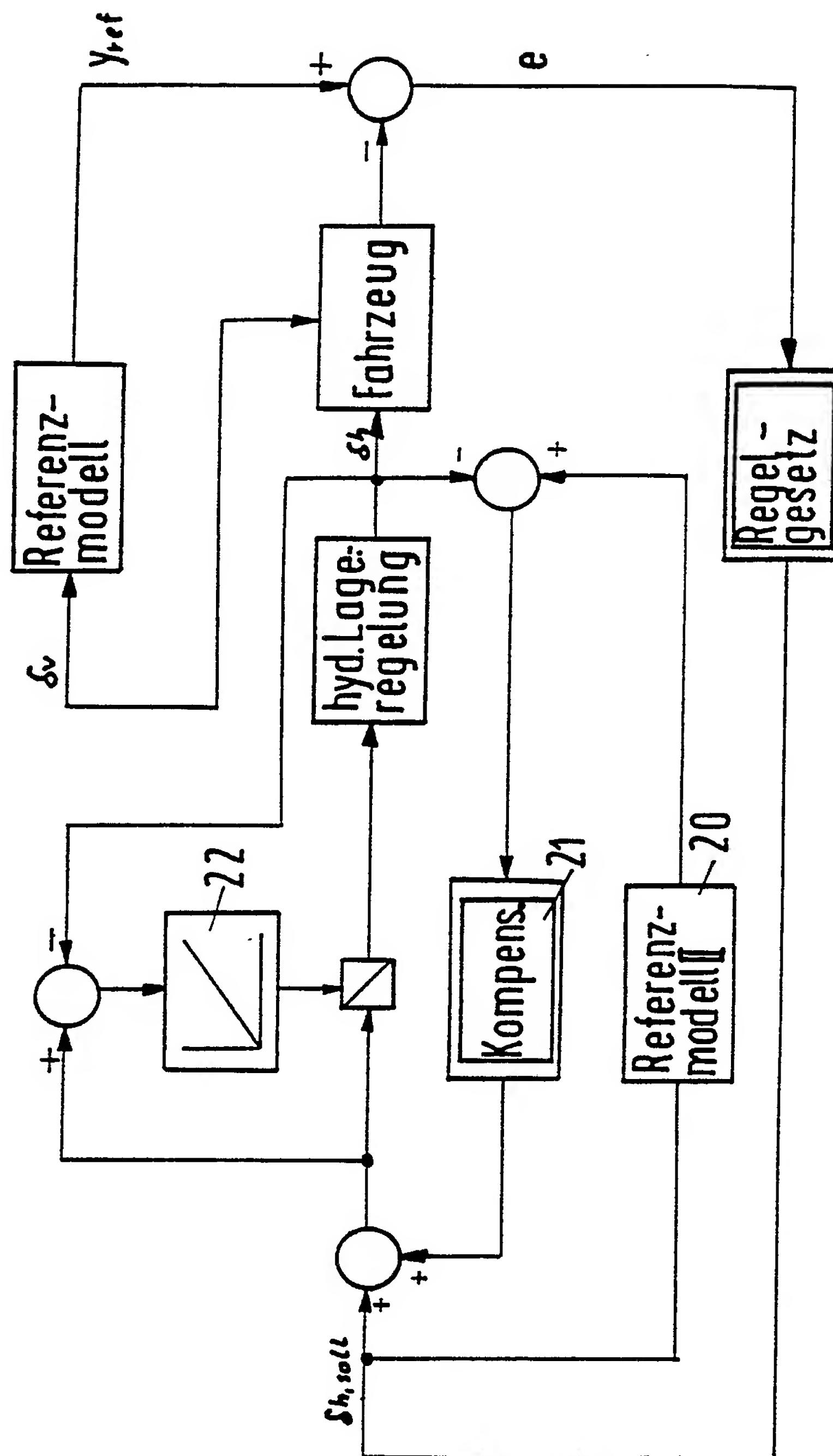


Fig. 7

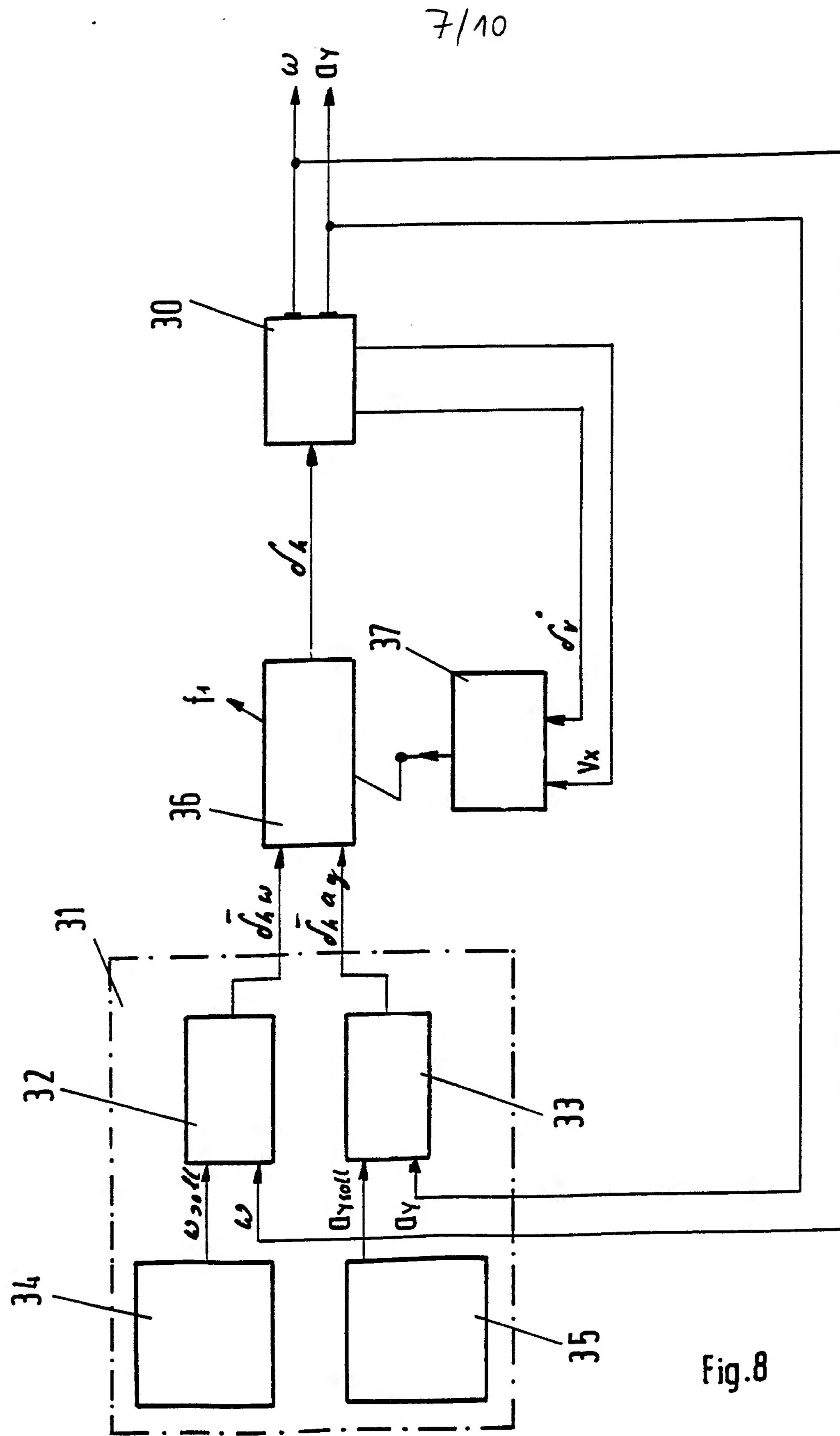


Fig. 8

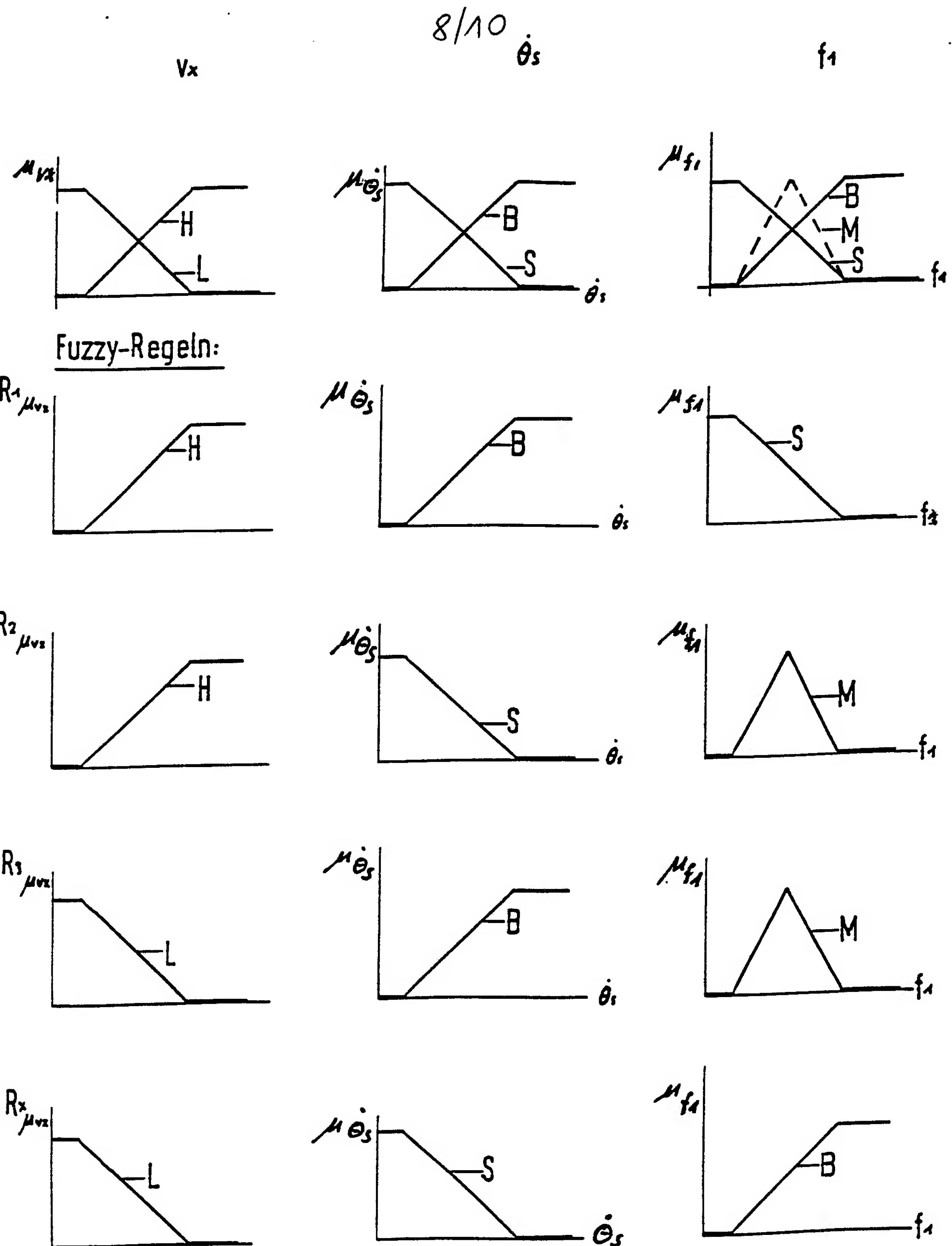


Fig.9

9/10

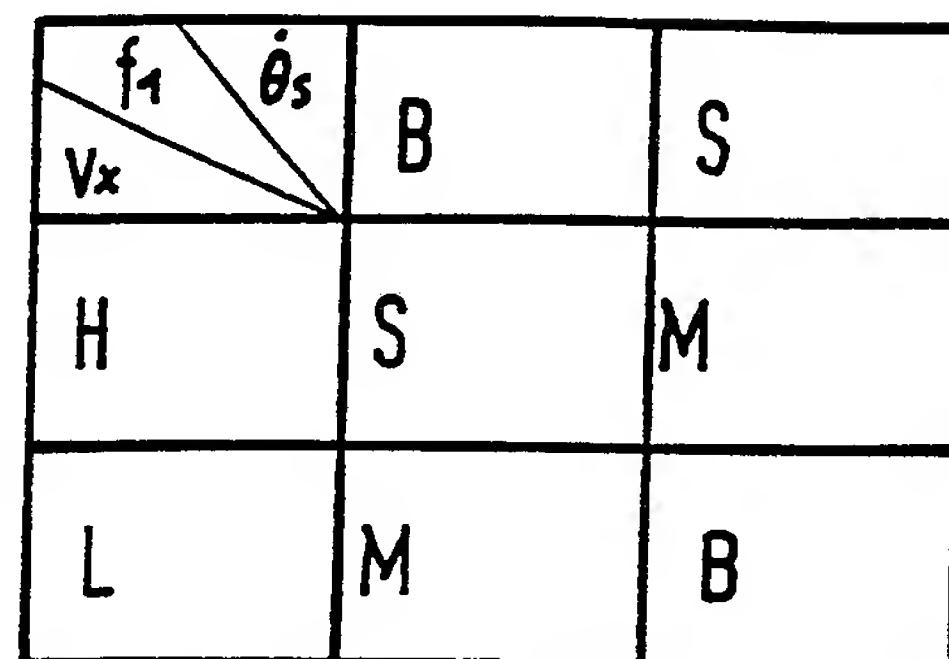


Fig.10

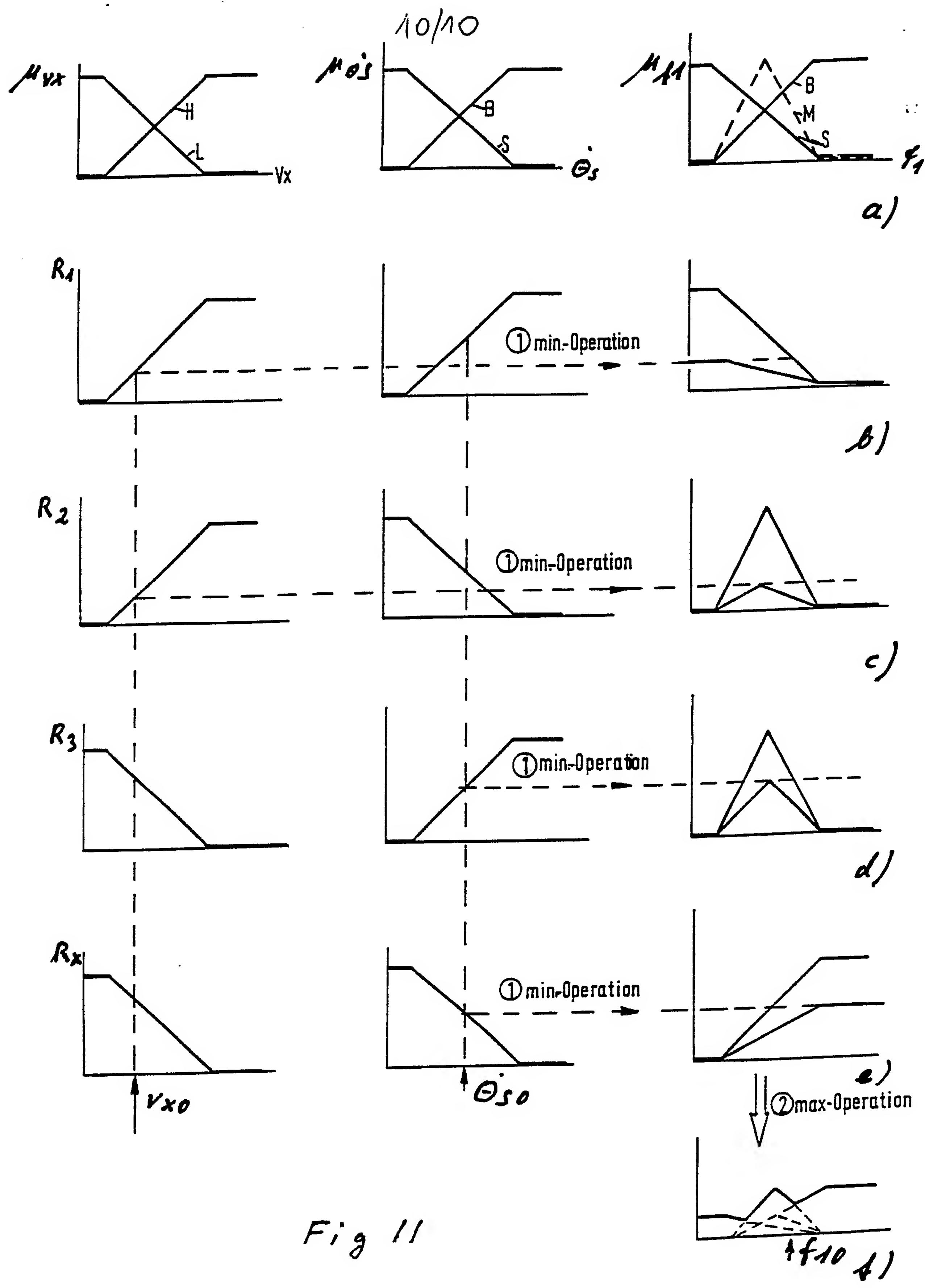


Fig 11

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No. PCT/EP 91/01838

I. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER (if several classification symbols apply, indicate all) ⁶

According to International Patent Classification (IPC) or to both National Classification and IPC

Int.Cl.: ⁵ B 62 D 7/15

II. FIELDS SEARCHED

Minimum Documentation Searched ⁷

Classification System	Classification Symbols
Int.Cl.: ⁵	B 62 D

Documentation Searched other than Minimum Documentation
to the Extent that such Documents are Included in the Fields Searched ⁸

III. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT ⁹

Category *	Citation of Document, ¹¹ with indication, where appropriate, of the relevant passages ¹²	Relevant to Claim No. ¹³
Y	GB, A, 2 083 422 (HONDA) 24 March 1982 see abstract; figure 5	1-3
A	---	4
Y	DE, A, 3 532 222 (NISSAN) 20 March 1986 see page 23, line 23 - page 24, line 15; figures 1,4	1-3
P, X	EP, A, 0 430 028 (MATSUSHITA) 5 June 1991 see page 9, line 13 - page 12, line 7; figures 6-8	1
A	FR, A, 2 558 130 (HONDA) 19 July 1985 see page 15, line 28 - page 17, line 13; figure 4	1
A	DE, A, 3 642 049 (NISSAN) 11 June 1987 see page 4, line 35 - page 5, line 23; figures 1-6	1,3
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 14, No: 521 (P-1131)15 November 1990 & JP, A, 2 217 903 (MATSUSHITA) 30 August 1990, see abstract	4

* Special categories of cited documents: ¹⁰

"A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance

"E" earlier document but published on or after the international filing date

"L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)

"O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means

"P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

"T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step

"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.

"&" document member of the same patent family

IV. CERTIFICATION

Date of the Actual Completion of the International Search

18 December 1991 (18.12.91)

Date of Mailing of this International Search Report

13 January 1992 (13.01.92)

International Searching Authority

Signature of Authorized Officer

European Patent Office

**ANNEX TO THE INTERNATIONAL SEARCH REPORT
ON INTERNATIONAL PATENT APPLICATION NO.**

EP 9101838
SA 51428

This annex lists the patent family members relating to the patent documents cited in the above-mentioned international search report. The members are as contained in the European Patent Office EDP file on 11/02/92. The European Patent Office is in no way liable for these particulars which are merely given for the purpose of information.

Patent document cited in search report	Publication date	Patent family member(s)		Publication date
GB-A- 2083422	24-03-82	JP-A-	57044568	13-03-82
		JP-C-	1369727	25-03-87
		JP-A-	57060974	13-04-82
		JP-B-	61035020	11-08-86
		JP-A-	57070774	01-05-82
		DE-A-	3133985	18-03-82
		DE-A-	3153735	13-06-91
		FR-A, B	2495088	04-06-82
		US-A-	4412594	01-11-83
DE-A- 3532222	20-03-86	JP-A-	61067666	07-04-86
		US-A-	4690431	01-09-87
EP-A- 0430028	05-06-91	JP-A-	3163601	15-07-91
FR-A- 2558130	19-07-85	JP-B-	3052385	09-08-91
		JP-A-	60148769	06-08-85
		JP-A-	60148770	06-08-85
		JP-A-	60148771	06-08-85
		JP-A-	60148772	06-08-85
		DE-A, C	3500793	25-07-85
		GB-A, B	2153311	21-08-85
		US-A-	4964481	23-10-90
DE-A- 3642049	11-06-87	JP-A-	62137276	20-06-87
		US-A-	4718685	12-01-88

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

PCT/EP 91/01838

Internationales A¹ ZeichenI. KLASSEKIFIKATION DES ANMELDUNGSGEGENSTANDS (bei mehreren Klassifikationssymbolen sind alle anzugeben)⁶

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPC) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPC

Int.K1. 5 B62D7/15

II. RECHERCHIERTE SACHGEBIETE

Recherchierte Mindestprüfstoff⁷

Klassifikationssystem	Klassifikationssymbole
Int.K1. 5	B62D

Recherchierte nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Sachgebiete fallen⁸III. EINSCHLAGIGE VERÖFFENTLICHUNGEN⁹

Art. ¹⁰	Kennzeichnung der Veröffentlichung ¹¹ , soweit erforderlich unter Angabe der maßgeblichen Teile ¹²	Betr. Anspruch Nr. ¹³
Y	GB,A,2 083 422 (HONDA) 24. März 1982 siehe Zusammenfassung; Abbildung 5	1-3
A	---	4
Y	DE,A,3 532 222 (NISSAN) 20. März 1986 siehe Seite 23, Zeile 23 - Seite 24, Zeile 15; Abbildungen 1,4	1-3
P,X	EP,A,0 430 028 (MATSUSHITA) 5. Juni 1991 siehe Seite 9, Zeile 13 - Seite 12, Zeile 7; Abbildungen 6-8	1
A	FR,A,2 558 130 (HONDA) 19. Juli 1985 siehe Seite 15, Zeile 28 - Seite 17, Zeile 13; Abbildung 4	1
A	DE,A,3 642 049 (NISSAN) 11. Juni 1987 siehe Seite 4, Zeile 35 - Seite 5, Zeile 23; Abbildungen 1-6	1,3

¹⁰ Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen¹⁰:

"A" Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist

"E" älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldeatum veröffentlicht worden ist

"L" Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)

"O" Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht

"P" Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldeatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

"T" Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldeatum oder dem Prioritätsatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

"X" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als neu oder auf erforderlicher Tätigkeit beruhend betrachtet werden

"Y" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erforderlicher Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

"&" Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

IV. BESCHEINIGUNG

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

18. DEZEMBER 1991

Absendedatum des internationalen Recherchenberichts

13 JAN 1992

Internationale Recherchenbehörde

EUROPAISCHES PATENTAMT

Unterschrift des bevoilichtigten Bediensteten

HAGEMAN M.



III. EINSCHLAGIGE VEROFFENTLICHUNGEN (Fortsetzung von Blatt 2)

Art	Kennzeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der maßgeblichen Teile	Betr. Anspruch Nr.
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 14, no. 521 (P-1131) 15. November 1990 & JP,A,2 217 903 (MATSUSHITA) 30. August 1990 siehe Zusammenfassung ----	4

**ANHANG ZUM INTERNATIONALEN RECHERCHENBERICHT
ÜBER DIE INTERNATIONALE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 9101838
SA 51428

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten internationalen Recherchenbericht angeführten Patentdokumente angegeben.
Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am 11/02/92
Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
GB-A- 2083422	24-03-82	JP-A-	57044568	13-03-82
		JP-C-	1369727	25-03-87
		JP-A-	57060974	13-04-82
		JP-B-	61035020	11-08-86
		JP-A-	57070774	01-05-82
		DE-A-	3133985	18-03-82
		DE-A-	3153735	13-06-91
		FR-A, B	2495088	04-06-82
		US-A-	4412594	01-11-83
DE-A- 3532222	20-03-86	JP-A-	61067666	07-04-86
		US-A-	4690431	01-09-87
EP-A- 0430028	05-06-91	JP-A-	3163601	15-07-91
FR-A- 2558130	19-07-85	JP-B-	3052385	09-08-91
		JP-A-	60148769	06-08-85
		JP-A-	60148770	06-08-85
		JP-A-	60148771	06-08-85
		JP-A-	60148772	06-08-85
		DE-A, C	3500793	25-07-85
		GB-A, B	2153311	21-08-85
		US-A-	4964481	23-10-90
DE-A- 3642049	11-06-87	JP-A-	62137276	20-06-87
		US-A-	4718685	12-01-88